

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 667.735

Châssis pour véhicule automobile naturellement indéformable.

M. NEMORIN-LAURENT CAUSAN résidant en France (Seine).

Demandé le 25 avril 1928, à 14^h 25^m, à Paris.

Délivré le 24 juin 1929. — Publié le 21 octobre 1929.

[Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'art. 11 § 7 de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.]

La présente invention a pour objet un châssis pour véhicule automobile qui n'est soumis à aucun couple de torsion quelles que soient les dénivellations du sol et la répartition des charges sur les roues.

Le châssis proprement dit est constitué par deux longerons 1 et deux traverses tubulaire 2. Les roues sont montées sur 4 bras 4 et 5 articulés sur les traverses 2. Quatre ressorts travaillant à la torsion dont deux seulement sont représentés, 6 relient les bras aux longerons opposés. Les deux ressorts, vers l'avant et vers l'arrière, sont disposés dans des plans différents afin qu'ils ne se gênent pas l'un et l'autre; ils sont munis de carrés ou de cardans à leurs extrémités.

En plan, le centre de chaque roue est situé sur le prolongement de la ligne qui joint le centre d'une traverse à celui d'un longeron. Cette condition n'est pas indispensable il suffit que les parallèles, menées des centres des roues, aux diagonales du châssis coupent les traverses 2 et les longerons 1 assez loin de leurs extrémités.

Le châssis 1-2 peut être de forme trapézoïdale.

Une charpente rigide 15 solidaire du châssis 1-2 en 11, 12, 13 et 14 porte la carrosserie et la mécanique.

Les pièces mécaniques ou autres situées

dans l'axe de la voiture peuvent être portées par des longerons non représentés fixés directement sur les traverses 2, mais les organes tant soit peu lourds non situés dans l'axe du véhicule doivent être portés par l'intermédiaire de la charpente 15.

Ainsi en supposant que la charge soit portée par les deux roues 7 et 8 seulement, et que le châssis 1-2 peut se gauchir en s'articulant suivant sa diagonale 9-10, les points 11, 12, 13 et 14 portant la charge ne varient pas de hauteur, et réciproquement, l'action de la charge ne tend pas à gauchir le châssis.

Pratiquement, vu que le châssis n'a pas tendance à se gauchir, on peut le fixer à la carrosserie partout où on le jugera utile.

Pour abaisser la carrosserie, la charpente 15 peut être disposée en-dessous du caïre 1-2

Les roues motrices sont commandées par deux cardans 17 et 18.

Les freins des roues motrices sont en 19 et 20.

Les freins des roues avant sont dans les roues et pour que le couple de freinage ne perturbe pas la suspension les supports de frein 21 et 22 sont montés fous sur les fusées et sont arrêtés par les cardans 23 et 24 dont l'autre extrémité est reliée au châssis.

Les freins sur roues avant, qu'elles soient

Prix du fascicule : 5 francs.

motrices ou non, peuvent être montés sur le châssis comme pour les roues arrimées motrices.

Les ressorts peuvent être d'un autre type que ceux représentés, il suffit que le couple de réaction soit supporté par le longeron apposé à la roue correspondante.

Les amortisseurs de suspension non représentés peuvent agir directement sur l'articulation des bras portant les roues.

RÉSUMÉ.

Un châssis pour véhicules automobiles naturellement indéformable qu'elle que soit la répartition des charges sur les roues et constitué essentiellement par un cadre et 4 bras portant les roues, les centres des roues se trouvant dans le prolonge-

ment des droites qui joignent les milieux des côtés du cadre et les ressorts de suspension agissant sur les bras prenant point d'appui sur le longeron opposé.

Un châssis pour véhicules automobiles naturellement indéformable quelle que soit la répartition des charges sur les roues et constitué essentiellement par un cadre et 4 bras portant les roues, les ressorts de suspension agissant sur les bras prenant point d'appui sur le longeron opposé.

Les freins sur roues avant portés par des supports montés sous les fusées ou montés sur le châssis afin qu'il n'aient pas d'action sur les organes de suspension.

N. CAUSAN.



